Suplemento de
Página/12
Año 4 - Nº 197
Domingo
2 de octubre
de 1994



IMPACTO AMBIENTAL DE LA HIDROVÍA

El proyecto de convertir los ríos Paraná y Paraguay en vías de navegación rápida, desde Uruguay hasta Brasil, generará un fuerte impacto ambiental en todo su recorrido y, especialmente, en la zona del Pantanal de Brasil. La Unión Internacional para la Naturaleza (UICN) hizo un llamado a los gobiernos de la región y a las entidades que, como el BID, financian el proyecto para que "suspendan toda ayuda hasta no contar con las garantías técnicas y científicas de que no habrá impacto ambiental negativo". Los representantes de municipios y organizaciones no gubernamentales de toda la zona afectada por el proyecto emitieron también un crítico documento. Las obras ya fueron adjudicadas y los trabajos se iniciarán en 1995.

POR EL RÍO PARANA

RED INTERNACIONAL DE RIOS

"GENERA DAÑOS Y DEPENDENCIA ECONOMICA"

Glen Switkes, a cargo de las campañas en América latina de la Red Internacional de Ríos (International Rivers Network-IRN) de Estados Unidos visitó recientemente nuestro país para establecer vínculos con los grupos ecologistas locales que están estudiando el Proyecto Hidrovía.

"Nuestra preocupación prioritaria en Amérina latina es el Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná" explicó a **Página/12** Glen Switkes, "estamos concentrando nuestros esfuerzos en la región para fortalecer la discusión alrededor de ese proyecto."

La Red Internacional de Ríos (IRN), surgida alrededor del año 1985, "trabaja para poner fin a la construcción de proyectos de desarrollo fluvial dañinos y en promover alternativas cabales para el manejo de los ríos". Sus activistas poseen capacitación en economía, biología, ingeniería, hidrología y ciencias ambientales, y establecen vínculos de cooperación con organizaciones de todo el mundo, "de ahí la denominación de 'red' de nuestra organización", apuntó Glen Switkes.

"Cuando se habla de proyectos fluviales, nos encontramos con proyectos que han generado enormes daños al medio ambiente, como fue el caso de la represa de Balbina, en Brasil, o con enormes impactos sociales, como es el caso de la represa de Narmada en la India, que obliga a relocalizar a cerca de 1 millón de personas", explicó el representante del IRN, quien destaca también el impacto económico que significan los préstamos de los bancos multilaterales (Banco Mundial, BID), "ya que no se trata de regalos, son préstamos que el Tercer Mundo tienen que pagar, es decir que no sólo se daña al medio ambiente sino que se consolida la dependencia económica de esos países para con la banca internacional".

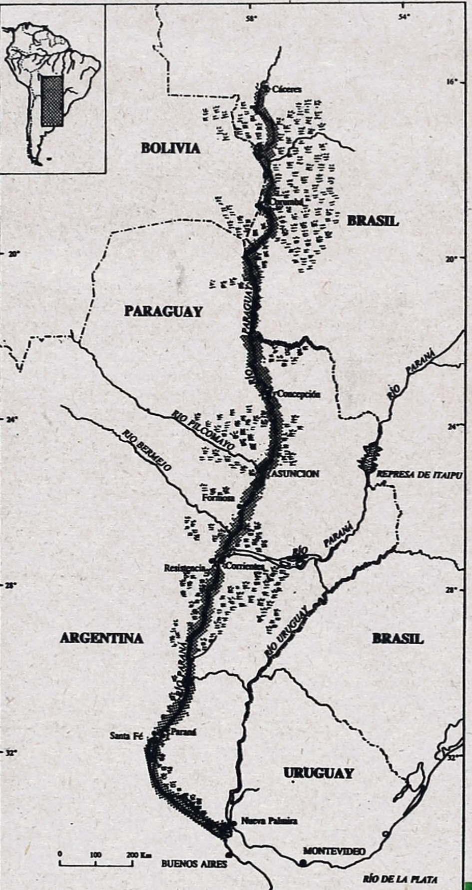
A inicios de este año, el IRN, en conjunto con otras dos organizaciones, el Environmental Defense Fund y el Bank Information Center, publicaron el informe titulado "Consideraciones sobre la hidrovía". Allí se plantean las dudas que el proyecto genera y la necesidad de que los posibles impactos deban ser muy bien analizados antes de emprender cualquier obra de ingeniería. "No tenemos una posición definitiva sobre el proyecto –indicó Glen Switkes–, queremos apoyar a los grupos regionales y locales en sus preocupaciones acerca del proyecto y estamos escuchando lo que las ONG locales dicen. Por otro lado, nosotros buscamos facilitar contactos y relaciones en el ámbito de los bancos multilaterales, procuramos que las opiniones de las ONG locales lleguen a Washington, procuramos que las conozca la opinión pública en Estados Unidos en la medida en que las organizaciones de la región lo necesiten."

Las visiones sobre el proyecto no son exactamente las mismas en toda la región. A nivel gubernamental, Brasil, el mayor poder económico del Mercosur, especula poder darle salida a sus productos y expandir su frontera agropecuaria en el área centroeste, el área de "cerrados" y delGran Pantanal, la mayor extensión de humedales en el mundo. Uruguay y la Argentina piensan reactivar con la hidrovía sus servicios portuarios. Paraguay y Bolivia tienen una participación menor, por razones económicas, aunque, en el caso de Bolivia, la hidrovía les concretará el sueño de tener una salida al mar a través del canal Tamengo.

En tanto, las ONG han enfatizado sus preocupaciones locales por las obras que la hidrovía implicará. En Brasil, la mayor preocupación es por el Pantanal sin poner demasiado énfasis en las obras sobre el Chaco paraguayo o los efectos aguas abajo. En cambio, en Paraguay, la Argentina y Uruguay, las ONG manifiestan mayor preocupación por los efectos de inundaciones y demás obras anexas a la hidrovía. Para Glen Switkes, "es importante que los grupos de la región logren una visión integral del proyecto para poder participar y discutir con los gobiernos y las agencias".

"Este es un proyecto muy caro, se habla de mil millones de dólares para arriba, nadie sabe a ciencia cierta cuánto va a costar", explicó el técnico del IRN, señalando además que el proyecto está categorizado por el BID como de clase III ("impacto moderado"), "la clase IV está reservada para proyectos típicamente contaminantes, pero como en este caso se trata de un proyecto muy delicado, debieran exigírseles los estudios más exhaustivos, vamos a discutir esto en Washington para que se hagan los estudios como en los de clase IV".

Consultado sobre la posibilidad de que la opinión de la ONG llegue a incidir sobre el BID, Glen Switkes estimó como "muy posible que el BID cambie de opinión, ellos están comprometidos, al menos de palabra, en temas de medio ambiente, y actualmente para ellos sería peligroso que la opinión pública se sensibilice contra su proyecto. Además el banco tiene compromisos muy precisos que cumplir en el proceso de evaluación de un proyecto como éste, nosotros trabajaremos para que todo eso se cumpla lo más correctamente posible".



EL PROYECTO

• En los últimos años, los países de la Cuenca del Plata -Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay— acordaron asegurar la navegación permanente de la vía fluvial de los ríos Paraguay-Paraná, en función de su importancia para el desarrollo económico e integración de la región.

• En 1989, los ministros de Obras Públicas y de Transporte de estos países crearon la Comisión Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), con las siguientes funciones: a) identificar proyectos específicos, b) determinar la prioridad de trabajos y proyectos a ser emprendidos y c) estudiar la compatibilidad de las leyes aplicables de los países involucrados.

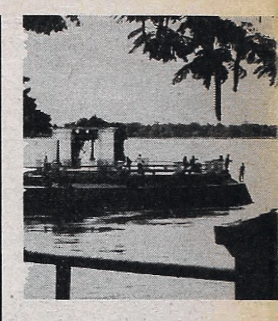
• Si bien ha habido transporte y navegación durante cientos de años en este sistema fluvial, el Proyecto Hidrovía se encamina a hacer grandes cambios en el sistema para permitir barcos más grandes, mayor cantidad de tráfico fluvial y más volumen de exportaciones e importaciones.

• El BID y el PNUD han aprobado un plan de financiamiento de cooperación técnica no reembolsable para realizar los estudios de factibilidad. El costo total de los estudios se estima en 11 millones de dólares.

• Actualmente, la única evaluación económica escrita y favorable al Proyecto Hidrovía, es el estudio de Viabilidad Económica de 1992 realizado por la consultora brasileña Internave.

• En ese informe "no se toman en cuenta los costos ambientales ni sociales", señala la Red Internacional de Ríos.

• Por su parte, Humedales para las Américas detectó errores de cálculo inexplicables en el informe Internave y las tasas de retorno del proyecto difieren notoriamente con los cálculos de esta organización. "Más preocupante que los errores artiméticos en el estudio preliminar de viabilidad económica resultan los presupuestos usados para calcular los beneficios y la omisión de los costos ambientales significativos", apunta la ONG. "Es probable que (Internave) sobreestime los ahorros en costos de transporte atribuibles al proyecto y además no se comparan métodos alternativos para mejorar el transporte en la región", resume Humedales para las Américas.



Por Juan Carlos Villalonga

Impulsado por los países de la Cuenca del Plata, el Proyecto Hidrovía consiste en hacer navegables para barcos de gran tamaño los ríos Paraná y Paraguay, desde el puerto uruguayo de Nueva Palmira hasta la brasileña localidad de Cáceres. Pero este emprendimiento –saludado por la región como una suerte de autopista barata para transportar mercancías rápidamente a lo largo de 3400 kilómetros– "pone en riesgo uno de los sitios de mayor diversidad biológica del planeta, como es el Pantanal en Brasil, y la propia estabilidad hidrológica de la Cuenca del Plata", según señalaron expertos ambientalistas y entidades conservacionistas que se reunieron recientemente para discutir el impacto ambiental de la obra privatizada.

El Proyecto Hidrovía, que planea duplicar en el año 2000 el número de buques que navegan entre el Mato Grosso y el Atlántico, tiene dos módulos. El "A" implica tareas menores –básicamente dragado, balizamiento y señalización– desde Santa Fe hasta Corumbá (Brasil). Se estima que estas obras no causarán impactos ambientales graves. "Pero el módulo "B" es mucho más ambicioso, requiere tareas de dragado mucho mayor, rectificación de los cursos de los ríos e incluso atravesaría el Pantanal, con lo que estas obras sí traerían problemas ambientales importantes", señaló Pablo Canevari, uno de los autores del estudio sobre hidrovía, realizado por la organización Humedales de las Américas. Este estudio fue el eje de la discusión de las ONG ambientalistas durante el encuentro realizado en la ciudad de Rosario a principios de setiembre.

"La operación del proyecto será incapaz de generar los recursos para amortizar la inversión propuesta", anticipan expertos del Centro Brasileño de Referencia y Apoyo Cultural junto con los del Instituto Centro de Vida, en un reciente informe. "Se trata de un emprendimiento inviable bajo el punto de vista económico y que tendrá un costo social y ambiental extremadamente alto", concluyen.

APOCALIPSIS YA

En febrero de este año, en la Asamblea de la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN) realizada en Buenos Aires, se aprobó una resolución acerca del Proyecto Hidrovía. En ella se "hace un llamado" a los gobiernos de la región, al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y a todos los organismos que financian

RED INTERNACIONAL DE RIOS

"GENERA DAÑOS Y DEPENDENCIA ECONOMICA"

Glen Switkes, a cargo de las campañas en América latina de la Red Internacional de Ríos (International Rivers Network-IRN) de Estados Unidos visitó recientemente nuestro país para establecer vínculos con los grupos ecologistas locales que están estudiando el Proyecto Hidrovía.

"Nuestra preocupación prioritaria en Amérina latina es el Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná" explicó a **Página/12** Glen Switkes, "estamos concentrando nuestros esfuerzos en la región para fortalecer la discusión alrededor de ese proyecto."

La Red Internacional de Ríos (IRN), surgida alrededor del año 1985, "trabaja para poner fin a la construcción de proyectos de desarrollo fluvial dañinos y en promover alternativas cabales para el manejo de los ríos". Sus activistas poseen capacitación en economía, biología, ingeniería, hidrología y ciencias ambientales, y establecen vínculos de cooperación con organizaciones de todo el mundo, "de ahí la denominación de 'red' de nuestra organización", apuntó Glen Switkes.

"Cuando se habla de proyectos fluviales, nos encontramos con proyectos que han generado enormes daños al medio ambiente, como fue el caso de la represa de Balbina, en Brasil, o con enormes impactos sociales, como es el caso de la represa de Narmada en la India, que obliga a relocalizar a cerca de 1 millón de personas", explicó el representante del IRN, quien destaca también el impacto económico que significan los préstamos de los bancos multilaterales (Banco Mundial, BID), "ya que no se trata de regalos, son préstamos que el Tercer Mundo tienen que pagar, es decir que no sólo se daña al medio ambiente sino que se consolida la dependencia económica de esos países para con la banca internacional".

A inicios de este año, el IRN, en conjunto con otras dos organizaciones, el Environmental Defense Fund y el Bank Information Center, publicaron el informe titulado "Consideraciones sobre la hidrovía". Allí se plantean las dudas que el proyecto genera y la necesidad de que los posibles impactos deban ser muy bien analizados antes de emprender cualquier obra de ingeniería. "No tenemos una posición definitiva sobre el proyecto –indicó Glen Switkes–, queremos apoyar a los grupos regionales y locales en sus preocupaciones acerca del proyecto y estamos escuchando lo que las ONG locales dicen. Por otro lado, nosotros buscamos facilitar contactos y relaciones en el ámbito de los bancos multilaterales, procuramos que las opiniones de las ONG locales lleguen a Washington, procuramos que las conozca la opinión pública en Estados Unidos en la medida en que las organizaciones de la región lo necesiten."

Las visiones sobre el proyecto no son exactamente las mismas en toda la región. A nivel gubernamental, Brasil, el mayor poder económico del Mercosur, especula poder darle salida a sus productos y expandir su frontera agropecuaria en el área centroeste, el área de "cerrados" y delGran Pantanal, la mayor extensión de humedales en el mundo. Uruguay y la Argentina piensan reactivar con la hidrovía sus servicios portuarios. Paraguay y Bolivia tienen una participación menor, por razones económicas, aunque, en el caso de Bolivia, la hidrovía les concretará el sueño de tener una salida al mar a través del canal Tamengo.

En tanto, las ONG han enfatizado sus preocupaciones locales por las obras que la hidrovía implicará. En Brasil, la mayor preocupación es por el Pantanal sin poner demasiado énfasis en las obras sobre el Chaco paraguayo o los efectos aguas abajo. En cambio, en Paraguay, la Argentina y Uruguay, las ONG manifiestan mayor preocupación por los efectos de inundaciones y demás obras anexas a la hidrovía. Para Glen Switkes, "es importante que los grupos de la región logren una visión integral del proyecto para poder participar y discutir con los gobiernos y las agencias".

"Este es un proyecto muy caro, se habla de mil millones de dólares para arriba, nadie sabe a ciencia cierta cuánto va a costar", explicó el técnico del IRN, señalando además que el proyecto está categorizado por el BID como de clase III ("impacto moderado"), "la clase IV está reservada para proyectos típicamente contaminantes, pero como en este caso se trata de un proyecto muy delicado, debieran exigírseles los estudios más exhaustivos, vamos a discutir esto en Washington para que se hagan los estudios como en los de clase IV".

Consultado sobre la posibilidad de que la opinión de la ONG llegue a incidir sobre el BID, Glen Switkes estimó como "muy posible que el BID cambie de opinión, ellos están comprometidos, al menos de palabra, en temas de medio ambiente, y actualmente para ellos sería peligroso que la opinión pública se sensibilice contra su proyecto. Además el banco tiene compromisos muy precisos que cumplir en el proceso de evaluación de un proyecto como éste, nosotros trabajaremos para que todo eso se cumpla lo más correctamente posible".

EL PROYECTO

• En los últimos años, los países de la Cuenca del Plata -Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay— acordaron asegurar la navegación permanente de la vía fluvial de los ríos Paraguay-Paraná, en función de su importancia para el desarrollo económico e integración de la región.

• En 1989, los ministros de Obras Públicas y de Transporte de estos países crearon la Comisión Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), con las siguientes funciones: a) identificar proyectos específicos, b) determinar la prioridad de trabajos y proyectos a ser emprendidos y c) estudiar la compatibilidad de las leyes aplicables de los países involucrados.

• Si bien ha habido transporte y navegación durante cientos de años en este sistema fluvial, el Proyecto Hidrovía se encamina a hacer grandes cambios en el sistema para permitir barcos más grandes, mayor cantidad de tráfico fluvial y más volumen de exportaciones e importaciones.

• El BID y el PNUD han aprobado un plan de financiamiento de cooperación técnica no reembolsable para realizar los estudios de factibilidad. El costo total de los estudios se estima en 11 millones de dólares.

• Actualmente, la única evaluación económica escrita y favorable al Proyecto Hidrovía, es el estudio de Viabilidad Económica de 1992 realizado por la consultora brasileña Internave.

• En ese informe "no se toman en cuenta los costos ambientales ni sociales", señala la Red Internacional de Ríos.

• Por su parte, Humedales para las Américas detectó errores de cálculo inexplicables en el informe Internave y las tasas de retorno del proyecto difieren notoriamente con los cálculos de esta organización. "Más preocupante que los errores artiméticos en el estudio preliminar de viabilidad económica resultan los presupuestos usados para calcular los beneficios y la omisión de los costos ambientales significativos", apunta la ONG. "Es probable que (Internave) sobreestime los ahorros en costos de transporte atribuibles al proyecto y además no se comparan métodos alternativos para mejorar el transporte en la región", resume Humedales para las Américas.



Por Juan Carlos Villalonga

PROYECTO HIDROVIA

CUANDO EL RIO SUENA



El Proyecto Hidrovía permitirá que barcos de gran tamaño naveguen por los ríos Paraná y Paraguay, pero generará un fuerte impacto ambiental. Los representantes de los municipios afectados y organizaciones no gubernamentales emitieron un crítico documento.

Impulsado por los países de la Cuenca del Plata, el Proyecto Hidrovía consiste en hacer navegables para barcos de gran tamaño los ríos Paraná y Paraguay, desde el puerto uruguayo de Nueva Palmira hasta la brasileña localidad de Cáceres. Pero este emprendimiento –saludado por la región como una suerte de autopista barata para transportar mercancías rápidamente a lo largo de 3400 kilómetros– "pone en riesgo uno de los sitios de mayor diversidad biológica del planeta, como es el Pantanal en Brasil, y la propia estabilidad hidrológica de la Cuenca del Plata", según señalaron expertos ambientalistas y entidades conservacionistas que se reunieron recientemente para discutir el impacto ambiental de la obra privatizada.

El Proyecto Hidrovía, que planea duplicar en el año 2000 el número de buques que navegan entre el Matto Grosso y el Atlántico, tiene dos módulos. El "A" implica tareas menores –básicamente dragado, balizamiento y señalización– desde Santa Fe hasta Corumbá (Brasil). Se estima que estas obras no causarán impactos ambientales graves. "Pero el módulo "B" es mucho más ambicioso, requiere tareas de dragado mucho mayor, rectificación de los cursos de los ríos e incluso atravesaría el Pantanal, con lo que estas obras sí traerían problemas ambientales importantes", señaló Pablo Canevari, uno de los autores del estudio sobre hidrovía, realizado por la organización Humedales de las Américas. Este estudio fue el eje de la discusión de las ONG ambientalistas durante el encuentro realizado en la ciudad de Rosario a principios de setiembre.

"La operación del proyecto será incapaz de generar los recursos para amortizar la inversión propuesta", anticipan expertos del Centro Brasileño de Referencia y Apoyo Cultural junto con los del Instituto Centro de Vida, en un reciente informe. "Se trata de un emprendimiento inviable bajo el punto de vista económico y que tendrá un costo social y ambiental extremadamente alto", concluyen.

APOCALIPSIS YA

En febrero de este año, en la Asamblea de la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN) realizada en Buenos Aires, se aprobó una resolución acerca del Proyecto Hidrovía. En ella se "hace un llamado" a los gobiernos de la región, al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y a todos los organismos que financian parcialmente o apoyan técnicamente el proyecto para que suspendan "todo tipo de ayuda hasta no contar con las garantías técnicas y científicas de no impacto ambiental negativo de las obras".

Entre los posibles impactos, se especula con que los 200.000 kilómetros cuadrados de la zona conocida como el Pantanal, en Brasil, que actúa como una "gigantesca esponja" regulando el caudal del río Paraguay, perdería esa función, ocasionando crecidas espectaculares aguas abajo en su confluencia con el río Paraná. El proyecto puede alterar el sistema hídrico conformado por los ríos Paraná y Paraguay, que irrigan un área de 1,75 millones de kilómetros cuadrados (un área mayor que Inglaterra, Francia, Italia y España juntas) que alberga una población de más de 17 millones de personas.

"El Pantanal perdería su función de esponja, responsable por la estabilidad excepcional del flujo en el río Paraguay. Esto puede resultar en una superposición de los picos de inundación de los ríos Paraná y Paraguay, aumentando el riesgo de inundaciones catastróficas", es el escenario que describen los autores del informe.

"Humedal" es el nombre técnico dado a las tierras cubiertas de agua y con suelos saturados durante un período de tiempo por año. El Pantanal es uno de los más grandes del mundo. Canevari, quien se especializa en políticas de uso y conservación de humedales en Sudamérica, explicó que "la reserva de diversidad biológica del Pantanal es de inmenso valor para los países de la región y para el mundo, a pesar de lo cual este valor ha sido ignorado en el estudio de factibilidad de hidrovía".

En el taller sobre "La hidrovía y la biodiversisad", auspiciado por la Universidad Federal de Mato Grosso en octubre de 1993, los expertos concluyeron que los trabajos de ingeniería pesada cambiarían de manera importante la hidrología del Pantanal y posiblemente secarían entre el 40 y 50 por ciento de los humedales en aproximadamente 40 años, una consecuencia irreversible. Secar el Pantanal tiene el riesgo de aumentar las sequías y las inundaciones en la cuenca río abajo.

Durante las recientes jornadas rosarinas, Ernesto Martínez, funcionario de la Secretaría Ejecutiva del Comité Intergubernamental Hidrovía (CIH), aseguró que "existe el firme compromiso entre el CIH, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el BID para no realizar ninguna obra hasta tanto no se tenga el estudio de impacto ambiental terminado, y ese estudio será respetado por estas instituciones". De este modo, Martínez trataba de calmar la "desconfianza" expresada por muchas instituciones presentes en la reunión de Rosario.

LO BARATO SALE CARO

Antes de fin de setiembre, el PNUD deberá elegir, entre un grupo de seis consorcios preseleccionados, la consultora que realizará el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Hidrovía. Una vez finalizado este estudio, cuyo plazo es de 18 meses, se realizará una "auditoría ambiental" que estará a cargo de una entidad técnica independiente. Hasta ahora los nombres que se barajan son los de Humedales para las Américas y el Programa de Humedales de la UICN.

A pesar del estado preliminar del Proyecto Hidrovía, y sin contarse aún con estudios económicos y ambientales ciertos, durante otro encuentro realizado también en Rosario losdelegados de las ciudades-puerto del Cono Sur resolvieron "apoyar" el Proyecto Hidrovía Paraná/Paraguay.

Los representantes de las ciudades de Rosario, Montevideo y Asunción, entre otras, promovieron la realización de la obra, dadas las enormes expectativas de reactivación económica para los puertos regionales que se producirá con el abaratamiento de los costos de transporte a través de la hidrovía.

El riesgo es que la búsqueda de minimizar los costos operativos portuarios se imponga a la necesidad de evaluar adecuadamente las implicancias de la obra. El propio intendente rosarino, Héctor Cavallero, afirmó enfáticamente que "existen los estudios de impacto ambiental y no existen problemas con la hidrovía (sic)".

Lo cierto es que el CIH deberá dar a publicidad a comienzos de 1996 los resultados del estudio de impacto ambiental. Por lo tanto, el debate se centra en estos momentos en las condiciones y la rigurosidad con que se haga dicho estudio, que incluirá desde los impactos ambientales por la realización de la hidrovía hasta la elaboración de otras alternativas.

En este sentido, las ONG presentes en el último encuentro de Rosario reclamaron "acceso a la información, transparencia en la toma de decisiones, participación de los afectados y mecanismos de rendición de cuentas sobre lo realizado".

El interés básico para la realización de la hidrovía es el abaratamiento de los costos para colocar productos en el mercado internacional. Esa baja de costos –que en términos laborales implica flexibilización, baja de salarios y precarización de los empleos– para el medio ambiente significa sobreexplotación o una "flexibilización" de los ríos para que los barcos de gran calado puedan circular más allá de lo que naturalmente permiten. Los riesgos que eso implica pueden opacar totalmente el beneficio económico previsto.



RECLAMOS VERDES

Como resultado del debate rosarino, las ONG emitieron el siguiente comunicado:

• El fuerte impacto ambiental, social y económico que el Proyecto Hidrovía Paraguay/Paraná tendrá en nuestras poblaciones exige un profundo y participado estudio de impacto en esos planos, antes de tomar decisiones de ejecución.

• Este proceso debe implicar y dar participación a las poblaciones afectadas, las comunidades locales y las ONG con trayectoria en la materia para garantizar una evaluación profunda del proyecto.

En ese sentido reclamamos:

Acceso real a la información: los documentos relativos al proyecto deben ser distribuidos con suficiente antelación para recibir comentarios de los afectados.

Transparencia: el proceso de toma de decisiones debe ser claramente explicitado y respetado.

Participación: antes de que los estudios estén encaminados (o eventuales obras parciales) se deben llevar a cabo audiencias públicas para solicitar comentarios sobre los estudios y obras a realizarse, y también durante los eventuales procesos de ejecución.

Rendición de cuentas: para asegurar la integridad del proceso, debe haber mecanismos para apelar las decisiones y realizar evaluaciones independientes sobre el proceso de participación, estudios de factibilidad y otras decisiones relacionadas con el proyecto.

Pensamos que estos criterios deben ser aplicados tanto a la totalidad del proyecto como a eventuales obras parciales de magnitud. En este sentido, las autoridades gubernamentales y de las ciudades-puerto de la región tienen una especial responsabilidad.

Altervida. Asunción. Paraguay - Asoc. Amigos de la Vida. Rafaela. Argentina - Asoc. Siglo XXI. Rosario. Argentina - Biblioteca Ecologista. Funes. Argentina - Centro Ecologista Renacer. Villa Constitución. Argentina - Club Animales Felices. Rosario. Argentina - Fundación A. Schweitzer. Rosario. Argentina - Fundación Proteger. Santa Fe. Argentina - Fundación Red Informática Ecologista. Bs. As. Argentina - Fundación Triángulo. Rosario. Argentina - Grupo Génesis. Rosario. Argentina - Grupo Nuestro Habitat. San Nicolás. Argentina - Instituto de Ecología Política. Santiago. ChilePacto Acción Ecológica América latina y el Caribe - Redes-Amigos de la Tierra. Montevideo. Uruguay - Sobrevivencia. Asunción. Paraguay - Taller de Ecología de Fisherton. Rosario. Argentina - Taller Ecologista. Rosario. Argentina

(continúan las adhesiones)

INFORME SEMANAL DE CONTAMINACION EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Del 17/9 al 23/9

Sábado · Domingo · Lunes · Martes · Miércoles · Jueves · Viernes

14 · 12 · MAX 10 · 8 · 6 · 4 · 2 · IDEAL 0 · MAXIMO · IDEAL

Mañana 8-16 hs. · Tarde 16-24 · Noche 24-8

Las mediciones corresponden a monóxido de carbono (CO) tomadas a 80 centímetros sobre el nivel de la calle en Talcahuano 469, por medio de un detector infrarrojo no dispersivo de medición continua. El equipo y la información diaria semanal son aportados por la Fundación Argentina Siglo XXI y la operación está a cargo del Instituto de Química Física de los materiales de la UBA. El límite máximo –9 ppm– es el recomendado por la Organización Mundial de la Salud.



Como resultado del debate rosarino, las ONG emitieron el siguiente comunicado:

• El fuerte impacto ambiental, social y económico que el Proyecto Hidrovía Paraguay/Paraná tendrá en nuestras poblaciones exige un profundo y participado estudio de impacto en esos planos, antes de tomar decisiones de ejecución.

• Este proceso debe implicar y dar participación a las poblaciones afectadas, las comunidades locales y las ONG con trayectoria en la materia para garantizar una evaluación profunda del proyecto.

En ese sentido reclamamos:

Acceso real a la información: los documentos relativos al proyecto deben ser distribuidos con suficiente antelación para recibir comentarios de los afectados.

RECLAMOS VERDES

Transparencia: el proceso de toma de decisiones debe ser claramente explicitado y respetado.

Participación: antes de que los estudios estén encaminados (o eventuales obras parciales) se deben llevar a cabo audiencias públicas para solicitar comentarios sobre los estudios y obras a realizarse, y también durante los eventuales procesos de ejecución.

Rendición de cuentas: para asegurar la integridad del proceso, debe haber mecanismos para apelar las decisiones y realizar evaluaciones independientes sobre el proceso de participación, estudios de factibilidad y otras decisiones relacionadas con el proyecto.

Pensamos que estos criterios deben ser aplicados tanto a la totalidad del proyecto como a eventuales obras parciales de magnitud. En este sentido, las autoridades gubernamentales y de las ciudades-puerto de la región tienen una especial responsabilidad.

Altervida. Asunción. Paraguay - Asoc. Amigos de la Vida. Rafaela. Argentina - Asoc. Siglo XXI. Rosario. Argentina - Biblioteca Ecologista. Funes. Argentina - Centro Ecologista Renacer. Villa Constitución. Argentina - Club Animales Felices. Rosario. Argentina - Fundación A. Schweitzer. Rosario. Argentina - Fundación Proteger. Santa Fe. Argentina - Fundación Red Informática Ecologista. Bs. As. Argentina - Fundación Triángulo. Rosario. Argentina - Grupo Génesis. Rosario. Argentina - Grupo Nuestro Habitat. San Nicolás. Argentina - Instituto de Ecología Política. Santiago. ChilePacto Acción Ecológica América latina y el Caribe - Redes-Amigos de la Tierra. Montevideo. Uruguay - Sobrevivencia. Asunción. Paraguay - Taller de Ecología de Fisherton. Rosario. Argentina - Taller Ecologista. Rosario. Argentina

(continúan las adhesiones)

PROYECTO HIDROVIA

CUANDO EL RIO SUENA

parcialmente o apoyan técnicamente el proyecto para que suspendan "todo tipo de ayuda hasta no contar con las garantías técnicas y científicas de no impacto ambiental negativo de las obras".

Entre los posibles impactos, se especula con que los 200.000 kilómetros cuadrados de la zona conocida como el Pantanal, en Brasil, que actúa como una "gigantesca esponja" regulando el caudal del río Paraguay, perdería esa función, ocasionando crecidas espectaculares aguas abajo en su confluencia con el río Paraná. El proyecto puede alterar el sistema hídrico conformado por los ríos Paraná y Paraguay, que irrigan un área de 1,75 millones de kilómetros cuadrados (un área mayor que Inglaterra, Francia, Italia y España juntas) que alberga una población de más de 17 millones de personas.

"El Pantanal perdería su función de esponja, responsable por la estabilidad excepcional del flujo en el río Paraguay. Esto puede resultar en una superposición de los picos de inundación de los ríos Paraná y Paraguay, aumentando el riesgo de inundaciones catastróficas", es el escenario que describen los autores del informe.

El Proyecto Hidrovía permitirá que barcos de gran tamaño naveguen por los ríos Paraná y Paraguay, pero generará un fuerte impacto ambiental. Los representantes de los municipios afectados y organizaciones no gubernamentales emitieron un crítico documento.

"Humedal" es el nombre técnico dado a las tierras cubiertas de agua y con suelos saturados durante un período de tiempo por año. El Pantanal es uno de los más grandes del mundo. Canevari, quien se especializa en políticas de uso y conservación de humedales en Sudamérica, explicó que "la reserva de diversidad biológica del Pantanal es de inmenso valor para los países de la región y para el mundo, a pesar de lo cual este valor ha sido ignorado en el estudio de factibilidad de hidrovía".

En el taller sobre "La hidrovía y la biodiversidad", auspiciado por la Universidad Federal de Mato Grosso en octubre de 1993, los expertos concluyeron que los trabajos de ingeniería pesada cambiarían de manera importante la hidrología del Pantanal y posiblemente secarían entre el 40 y 50 por ciento de los humedales en aproximadamente 40 años, una consecuencia irreversible. Secar el Pantanal tiene el riesgo de aumentar las sequías y las inundaciones en la cuenca río abajo.

Durante las recientes jornadas rosarinas, Ernesto Martínez, funcionario de la Secretaría Ejecutiva del Comité Intergubernamental Hidrovía (CIH), aseguró que "existe el firme compromiso entre el CIH, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el BID para no realizar ninguna obra hasta tanto no se tenga el estudio de impacto ambiental terminado, y ese estudio será respetado por estas instituciones". De este modo, Martínez trataba de calmar la "desconfianza" expresada por muchas instituciones presentes en la reunión de Rosario.

LO BARATO SALE CARO

Antes de fin de setiembre, el PNUD deberá elegir, entre un grupo de seis consorcios preseleccionados, la consultora que realizará el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Hidrovía. Una vez finalizado este estudio, cuyo plazo es de 18 meses, se realizará una "auditoría ambiental" que estará a cargo de una entidad técnica independiente. Hasta ahora los nombres que se barajan son los de Humedales para las Américas y el Programa de Humedales de la UICN.

A pesar del estado preliminar del Proyecto Hidrovía, y sin contarse aún con estudios económicos y ambientales ciertos, durante otro encuentro realizado también en Rosario losdelegados de las ciudades-puerto del Cono Sur resolvieron "apoyar" el Proyecto Hidrovía Paraná/Paraguay.

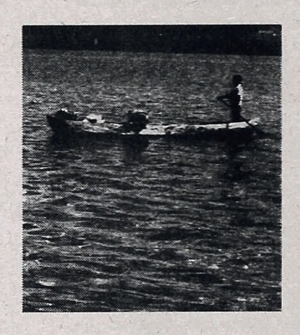
Los representantes de las ciudades de Rosario, Montevideo y Asunción, entre otras, promovieron la realización de la obra, dadas las enormes expectativas de reactivación económica para los puertos regionales que se producirá con el abaratamiento de los costos de transporte a través de la hidrovía.

El riesgo es que la búsqueda de minimizar los costos operativos portuarios se imponga a la necesidad de evaluar adecuadamente las implicancias de la obra. El propio intendente rosarino, Héctor Cavallero, afirmó enfáticamente que "existen los estudios de impacto ambiental y no existen problemas con la hidrovía (sic)".

Lo cierto es que el CIH deberá dar a publicidad a comienzos de 1996 los resultados del estudio de impacto ambiental. Por lo tanto, el debate se centra en estos momentos en las condiciones y la rigurosidad con que se haga dicho estudio, que incluirá desde los impactos ambientales por la realización de la hidrovía hasta la elaboración de otras alternativas.

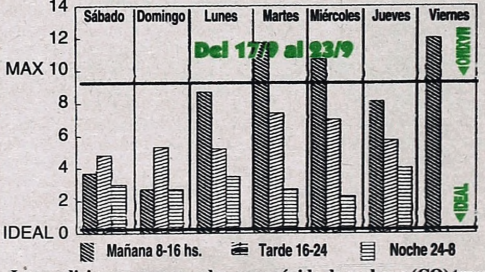
En este sentido, las ONG presentes en el último encuentro de Rosario reclamaron "acceso a la información, transparencia en la toma de decisiones, participación de los afectados y mecanismos de rendición de cuentas sobre lo realizado".

El interés básico para la realización de la hidrovía es el abaratamiento de los costos para colocar productos en el mercado internacional. Esta baja de costos –que en términos laborales implica flexibilización, baja de salarios y precarización de los empleos– para el medio ambiente significa sobreexplotación o una "flexibilización" de los ríos para que los barcos de gran calado puedan circular más allá de lo que naturalmente permiten. Los riesgos que eso implica pueden opacar totalmente el beneficio económico previsto.

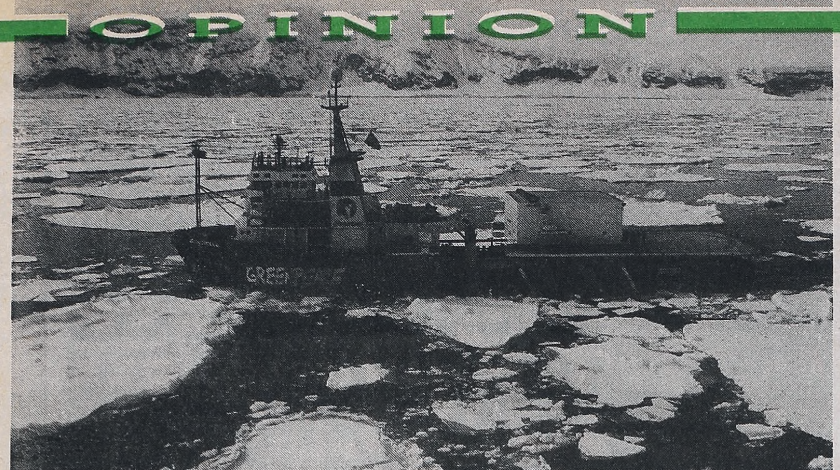




INFORME SEMANAL DE CONTAMINACION EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



Las mediciones corresponden a monóxido de carbono (CO) tomadas a 80 centímetros sobre el nivel de la calle en Talcahuano 469, por medio de un detector infrarrojo no dispersivo de medición continua. El equipo y la información diaria semanal son aportados por la Fundación Argentina Siglo XXI y la operación está a cargo del Instituto de Química Física de los materiales de la UBA. El límite máximo –9 ppm– es el recomendado por la Organización Mundial de la Salud.



TRATADO ANTARTICO

ASIGNATURA PENDIENTE

*Por Marcelo Alberto López Alfonsín **

Pese a los avances alcanzados hace un año con la firma del protocolo adicional para la protección del ecosistema antártico, según la entidad ecologista Greenpeace aún hace falta decisión política para preservar el continente blanco.

El 14 de octubre de 1991 es una fecha que vale la pena recordar: ese día se firmó en Madrid en el marco del Tratado Antártico un Protocolo Adicional para la Protección del Medio Ambiente, luego de largas y difíciles negociaciones. A tres años de ese hito fundamental, dicho protocolo es una asignatura pendiente en más de un aspecto. Primero, desde el punto de vista de la ratificación legislativa (la Argentina ya lo hizo, al igual que Ecuador y Perú), pues en el Cono Sur aún restan completar este tratamiento Chile, Brasil y Uruguay. En segundo lugar, desde la perspectiva de la implementación del mismo, teniendo siempre en cuenta los cuatro principios rectores en esta materia: el reconocimiento del valor intrínseco de la Antártida como el último continente en estado casi virgen; la protección de su vida silvestre y de sus comunidades ecológicas basadas en el principio de precaución; la cooperación internacional en actividades científicas legítimas, y la preservación de la región como una zona de paz, sin armas nucleares o de otro tipo, y sin actividades militares.

Durante el período de actividad de la base antártica de Greenpeace (el denominado Parque Mundial), entre 1986 y 1992, se demostró que es posible mantener una base con un mínimo impacto ambiental, utilizando energía no contaminante, reduciendo la producción de desechos, retornando el resto y aun más conduciendo programas de investigación valederos. Se trabajó de acuerdo con el principio de que todo lo que se llevaba a la Antártida debía ser retornado a su lugar de origen, constituyendo así un ejemplo concreto de cómo solucionar los problemas ambientales que se les presentan a los operadores antárticos.

Algunas de las dificultades que se presentan son eminentemente técnicas, pero la barrera más difícil de superar es la falta de intención política e institucional para encontrar soluciones adecuadas.

LLAMADO A LA SOLIDARIDAD

Mucha gente cree que el 4 de octubre de 1991 significó el final de la campaña para la conservación del medio ambiente antártico y que el continente helado se encuentra desde entonces protegido globalmente. Esto no es así: por el momento, el protocolo de Madrid no es más que un acuerdo sellado con un formal apretón de manos. Aunque ha habido en estos tres años mejoras en el funcionamiento de las bases antárticas, muchasprácticas por parte de los gobiernos y de algunos sectores privados aún ponen en peligro el medio ambiente.

Es imprescindible, pues, el pronto establecimiento de una autoridad de aplicación independiente como una forma de lograr que el protocolo sea puesto en práctica globalmente.

El problema del manejo de los desechos, la expansión inexorable de bases en las escasas áreas descubiertas de hielo, la adicción a los combustibles fósiles, el impacto de las actividades turísticas indiscriminadas en la región, así como la destrucción de la capa de ozono y el cambio climático global, son amenazas a la Antártida desde adentro y desde afuera del continente helado. En forma lenta pero segura, la explotación de los recursos marinos está siendo puesta bajo control. Recientemente se creó un Santuario Ballenero en el océano austral en el cual se prohíbe la pesca comercial de ballenas. Este ha sido un paso fundamental que Greenpeace se anota como uno de los más importantes logros de sus campañas internacionales.

Por ello, hacemos un llamado a la solidaridad: si Greenpeace puede operar en la Antártida con un impacto ambiental mínimo y logró alcanzar sus metas a pesar de contar con recursos sumamente limitados, no hay razón por la cual los países miembros del Tratado Antártico, con una capacidad infinitamente superior, no puedan hacer lo mismo.

Con este respeto a la sustentabilidad ambiental podríamos avanzar en el cumplimiento de esta asignatura pendiente y estaríamos en condiciones de festejar los próximos aniversarios de la firma del Protocolo de Madrid con la satisfacción del deber cumplido.

** Coordinador de la Campaña Antártica de Greenpeace para el Cono Sur.*

CATEDRAL BAJO CUSTODIA

Antes de las vacaciones de invierno, la Brigada Ecológica se instaló en la ciudad de Bariloche, no con la intención de transformarse en los "vigilantes de la zona" sino con el único objetivo de "concientizar" a los turistas para que mantengan limpia la ciudad. Como parte de la campaña también se colocaron ciento treinta cestos de residuos en la base del cerro Catedral y en todas las estaciones de la montaña. Además se realizaron juegos con los chicos y se pusieron carteles con mensajes que invitan a poner la basura en los cestos. Los resultados, tal como sospechaban los organizadores, revelaron que los chicos fueron los que captaron en mayor medida las ventajas de conservar limpia la ciudad.

Quizás esto se deba a que el punto más importante de la campaña se registró el 21 de agosto, cuando se dio luz verde a la Carrera Ecológica. Aquel día, más de doscientos chicos de entre 4 y 14 años se pusieron los esquíes para deslizarse y jugar en medio de la nieve del Catedral. Divididos en tres categorías, los competidores debían seleccionar latas de aluminio, botellas de plástico y papeles para arrojarlas en tres cestos anclados en medio de la pista. "De esta manera se intentó ligar una carrera convencional de esquí con los problemas ecológicos", comentó uno de los brigadistas.

La campaña, que se realizó por segundo año consecutivo en Bariloche, fue organizada por el laboratorio Roemmers, que aportó los seis brigadistas, los 130 cestos, un centenar de carteles de aluminio y 6000 stickers que fueron colocados en micros, bares y lugares públicos. Los carteles llevaban frases como: "La nieve se derrite, la basura no", "La contaminación es como una bola de nieve", "Que esta temporada no tenga desperdicios", "No hagas una montaña de desperdicios", "Protegé el medio ambiente desde la base", "Cuidar la naturaleza está al alcance de tu mano", "Te damos una pista para proteger el cerro" y "Para que la montaña no sea blanco de la contaminación". Todas las frases fueron cerradas con un pedido: "Poné los residuos en su lugar". Además, la iniciativa estuvo apoyada por los brigadistas que, desde julio hasta los últimos días de setiembre, recorrieron el Catedral en busca de latas, botellas y papeles.

En esta temporada de invierno, Roemmers entregó cestos de residuos y carteles a cambio de publicidad por el término de un año. Ahora, en las cinco hectáreas de la base del cerro, los turistas se chocan contra un cesto de residuos cada 20 metros. El acuerdo firmado con la Asociación Empresarial establece que después de los doce meses todo lo colocado por la empresa quedará como parte del Catedral, mientras que Roemmers deberá levantar sus carteles de publicidad. De esta manera, los empresarios logran mantener la limpieza del cerro a un bajo costo. El laboratorio también obtuvo sus beneficios, ya que la Secretaría de Turismo de la provincia de Río Negro lo exceptuó de pagar los impuestos por publicidad.

HOJA DE RUTA

DUDAS EN MEDICINA NUCLEAR. La pérdida de parte de los recursos genuinos de la CNEA que prevé el proyecto de reorganización oficial provoca preocupación –entre otros– en los científicos de la Escuela de Medicina Nuclear de Mendoza, la más importante de América latina. "Sin recursos adecuados, es imposible capacitar y contener a la gente. No conozco cuáles serán las garantías de recursos para docencia e investigación en la nueva estructura", afirmó Valentín Ugarte, responsable del establecimiento. En la escuela se desarrollan técnicas nucleares de diagnóstico y tratamiento para combatir el cáncer (existe un tomógrafo de emisión de positrones apto para la detección precoz de tumores), enfermedades cardíacas y trastornos neurológicos, a la vez que se forman recursos humanos. En la actualidad, la CNEA aporta todo un equipamiento y también los subsidios para la formación de profesionales. "La escuela no tiene presupuesto propio, los gastos son cubiertos por tareas de asistencia a obras sociales (70 por ciento) y atención a hospitales públicos (30 por ciento) y el mayor riesgo es la posibilidad de perder profesionales, que tardan años en formarse y no se consiguen de un día para otro. Hay que cuidar el capital humano", alertó Ugarte.

DESERTIFICACION Y CONCIENCIA. El Proyecto de Prevención y Control de la Desertificación en la Patagonia (Precodepa), relevó más de 2 millones de hectáreas, realizó forestaciones en numerosos médanos erosionados y desarrolló programas de concientización en el ámbito agrícola sobre la importancia de los recursos naturales. Estos son sólo algunos de los resultados obtenidos por el proyecto que se inició en 1980 ante la magnitud del problema de la desertificación en la región y el gran desconocimiento de las graves consecuencias del fenómeno por parte de la población urbana y rural. Según datos que maneja el Precodepa, más del 30 por ciento del territorio comprendido entre el paralelo 41 y el Estrecho de Magallanes se encuentra afectado por procesos erosivos eólicos e hídricos severos o graves. Entre las técnicas aplicadas para recuperar tierras, figuran la adecuación de la carga animal al potencial productivo de los campos de pastoreo, el correcto aprovechamiento de los recursos hídricos y el control y la recuperación de focos activos de erosión y de áreas degradadas. "Hasta el momento, los resultados son satisfactorios porque el tema de la desertificación se ha instalado en la sociedad", comentó el ingeniero agrónomo Alberto Mansilla, del INTA de Comodoro Rivadavia.

AGUAS VIVAS" EN HONDURAS. Los hondureños, de los que sólo cinco de cada diez tienen agua potable, beben en cada sorbo de agua un verdadero "cóctel" de microorganismos debido a la gravísima contaminación que afecta a más del 80 por ciento de las aguas en ese país. De acuerdo con un informe producido por el Centro de Estudios y Control de Contaminantes (Cescco), del Ministerio de Salud Pública de Honduras, en la actualidad existen al menos 20 tipos de enfermedades transmitidas por la ingestión de agua. "Fiebre tifoidea, cólera, disentería, ascariasis y hepatitis, entre otras, pueden aparecer luego de beber un `transparente' vaso de agua", indicó Luis Munguía, director del centro. El informe revela que en Tegucigalpa, por ejemplo, el 80 por ciento de las aguas que llegan a las canillas contiene materia fecal, ya que las tuberías están deterioradas y el agua potable se mezcla con las cloacas.